



Jean Gadrey, professeur honoraire d'économie à l'Université Lille 1
09/11/2018

Analyse : Prix des carburants : des contradictions sociales surmontables



PHOTO : ©Getty

On a, avec les débats actuels souvent vifs sur le prix des carburants, un bon exemple des ravages de la "pensée simple" (Edgar Morin)¹. En résumé : "on n'a pas le choix" (Édouard Philippe), si on veut sauver le climat, il faut taxer de plus en plus les carburants fossiles pour en freiner l'usage. C'est l'arme unique de la pensée simple.

Si on veut sauver le climat, il faut taxer de plus en plus les carburants fossiles pour en freiner l'usage. C'est l'arme unique de la pensée simple

Et si nombre de nos concitoyens râlent ou manifestent, ils seront accusés d'être des "Gaulois réfractaires au changement nécessaire". Le "signal prix" serait l'outil dissuasif essentiel pour aboutir au résultat : réduire nos émissions, ce qu'exige l'accord de Paris et surtout la préservation d'un avenir viable.

¹ Le sociologue a théorisé la complexité du réel.

Cette pensée simple recourant à une variable unique est typique des raisonnements de beaucoup d'économistes : si le prix augmente, la demande diminue, le tour est joué. Et pourtant cela ne semble pas marcher, des oppositions se font jour y compris chez certains écologistes, et le risque existe qu'en persistant dans cette voie unique on bloque non pas la circulation mais tout le processus d'incitation à l'indispensable sobriété énergétique. Pourquoi ?

Parce que, s'il est vrai qu'en augmentant de plus en plus le prix des cigarettes on a contribué, avec d'autres types de mesures et de campagnes, à en réduire l'usage (une division de la consommation par près de deux depuis 2000²), cela ne fonctionne pas, ou mal, avec la voiture : avec le tabac chacun peut effectuer un **vrai** choix, alors qu'avec la voiture, les gens n'ont souvent guère d'alternative à court terme, après des décennies de structuration de l'espace et des transports fondée sur la voiture et l'essence.

Inégalités sociales

Certains choix de sobriété restent possibles et il faut les encourager, dispositifs publics à l'appui, mais il nous faut réfléchir aux contraintes fortes que subissent de nombreuses personnes. Voici un témoignage personnel reçu après la publication d'un billet sur mon blog³ :

"Prenons le cas de ma ville dans l'Eure, au niveau transport en commun c'est le désert, deux trains le matin sur la ligne Caen -Rouen et 2 le soir, une ligne de bus Évreux/Pont-Audemer. Si vous voulez atteindre les deux villes proches à 20 kms tu prends ton vélo, tes enfants sous le bras et tes courses dans le panier avant de ton vélo. Ou alors tu trouves pour du covoiturage une personne qui fait le même trajet que ton rendez-vous chez le spécialiste, car avec deux enfants tu évites de flâner toute la journée en ville ou sinon tu finis au McDo, ah oui sans oublier que tu as sous le bras aussi tes sièges auto. Et pour le travail, ok ton voisin de gauche bosse dans la même ville que toi, coup de chance, mais je ne suis pas sûre que celui de droite aura la même chance, je croise les doigts que les 4 trains par jour l'emmenent au travail. Ok d'accord faisons des efforts mais il faut peut-être d'abord repenser les moyens de transports et surtout les dynamiques de circulation des territoires avant de culpabiliser les Français".

En pourcentage du revenu des ménages après impôt, le poids des dépenses de carburant est de 4,6 % en moyenne pour les 20 % les plus pauvres et de 2,4 % pour les 20 % les plus riches

En pourcentage du revenu des ménages après impôt, le poids des dépenses énergétiques est de 15 % en moyenne pour les 20 % les plus pauvres et de 6 % pour les 20 % les plus riches. Pour les carburants, ces chiffres sont respectivement de 4,6 % et 2,4 %. Avec de telles inégalités, les politiques actuelles fondées sur les seuls prix sont **"antisociales"**. Elles creusent encore les écarts.

À cela s'ajoute actuellement, pour la majorité des gens, la conviction que l'injustice fiscale est de mise dans ce pays et que les choses ont nettement empiré avec le "Président des riches", de sorte que

² <https://www.ofdt.fr/statistiques-et-infographie/tableau-de-bord-tabac/>

³ <https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/11/02/je-n-irai-pas-manifester-pour-le-prix-de-l-essence-mais-essayons-de-comprendre-et-proposons-des-alternatives>

la hausse des prix des carburants est pour certains la mesure injuste de trop, vécue comme telle au quotidien, "à la pompe".

Et pourtant, il faut impérativement freiner nettement le recours aux énergies fossiles et donc, entre autres choses, les kilomètres parcourus en voiture, la puissance de ces voitures, mais aussi, un "oubli" de nos gouvernants, la consommation de kérosène des avions (ni taxe sur ce carburant, ni TVA...) et celle de fioul par les bateaux.

La pensée simple devrait s'effacer derrière le constat que, pour réussir la transition énergétique, il faut gérer des contradictions sociales et recourir à d'autres outils que le signal prix des économistes, sans s'en priver, mais en faisant ce qu'il faut pour que cette hausse de prix, progressive, laisse aux gens, en particulier ceux dont les revenus sont modestes, la possibilité de s'adapter sans se saigner : des "signaux sociaux" en quelque sorte. Or ce qui existe à cet effet est dérisoire au regard de ce qui serait nécessaire.

Sept piliers du changement

Un fois ce constat posé, que fait-on ?

1 On fait progresser par étapes les taxes sur les carburants à condition qu'il y ait simultanément d'autres politiques de réduction des inégalités et de la précarité, et d'autres politiques des transports en commun et des transports "doux". On ne compte pas d'abord sur les taxes et sur le signal prix pour transformer les modes de vie et "changer le système". Ils doivent s'intégrer à des politiques plus systémiques des transports, de la mobilité et de l'utilisation de l'espace. Par exemple, l'incitation forcenée à la mobilité pour les salariés, les jeunes, les chômeurs, etc. est incompatible avec des modes de vie soutenables valorisant la proximité et la relocalisation.

L'incitation forcenée à la mobilité pour les salariés, les jeunes, les chômeurs... est incompatible avec des modes de vie soutenables valorisant la proximité et la relocalisation

Objection : oui, mais ce qui précède (des mesures structurelles) prend du temps, exige des investissements, alors que le climat ne peut pas attendre. C'est vrai, d'où la nécessité de prévoir aussi des mesures ayant des effets rapides, permettant d'injecter immédiatement de la justice sociale dans le combat pour des déplacements moins polluants. On peut penser aux suivantes, qui sont loin d'être exhaustives :

2 *La gratuité totale ou partielle des modes de transports collectifs existants en zone urbaine et péri-urbaine.* Il existe un débat sur ses avantages et inconvénients. Il faut qu'il ait lieu car cela peut se décider à court ou moyen terme si l'État y contribue.

3 Bloquer immédiatement non pas les routes mais... les projets actuels de fermetures de lignes, de gares ou de guichets de la SNCF, fermetures dont la mise en œuvre mettrait encore plus de monde sur les routes, et en finir avec les bus Macron et autres contournements polluants du train.

Bloquer immédiatement non pas les routes mais... les projets actuels de fermetures de lignes, de gares ou de guichets de la SNCF

Dans le même sens, il faut remettre en service des trains de nuit en même temps qu'on taxe le kérosène des avions (au moins sur les lignes intérieures) car des trajets aériens moins chers que le train ce n'est plus admissible. Tout cela peut se faire à court terme.

4 Certains, dont Emmanuel Macron (depuis peu...), envisagent la possibilité d'un "chèque carburant" mensuel. Il serait bien préférable d'étendre et de consolider ce qui existe déjà⁴ avec le remboursement partiel (en gros 50 %) des frais de transports publics des salariés par leur entreprise ou leur administration, et dans certains accords d'entreprise, le remboursement partiel des frais de carburant. Un débat s'impose sur les conditions et les taux de ces remboursements partiels qu'il faudrait au moins rendre obligatoires pour toutes les entreprises.

5 Covoiturage, vélos, vélos électriques : de vraies politiques publiques, nationales et locales, peuvent faire la différence, et certaines sans attendre. Ce qui existe déjà, bien trop modeste, doit être amplifié, crédits publics à l'appui.

Covoiturage, vélos, vélos électriques : de vraies politiques publiques, nationales et locales, peuvent faire la différence, et certaines sans attendre

En avril, plus de 200 parlementaires de tous bords avaient réclamé, dans une tribune au JDD⁵, "un grand plan vélo". Les propositions de cette tribune étaient excellentes, il faut les appliquer vite.

6 Remplacements de véhicules anciens polluants soit par des véhicules beaucoup moins polluants soit par d'autres solutions que la voiture individuelle : il faut faire plus pour les ménages à bas et moyens revenus, crédits publics à l'appui, et ici également, on peut le faire sans tarder. La "prime à la conversion" (baptisée "prime à la casse") doit en particulier être à la fois plus généreuse pour les bas revenus et étendue aux cas où la personne bénéficiaire remplace sa voiture par un autre mode de transport peu polluant.

7 Une plus forte taxation des voitures neuves les plus émettrices de gaz à effet de serre : le boom actuel des SUV, "crossover" et 4x4 est délirant sur le plan climatique.

Le boom actuel des SUV, "crossover" et 4x4 est délirant sur le plan climatique

Il faut systématiquement favoriser et "primer", très fortement, ce qui pollue le moins, y compris pour que des ménages à faible pouvoir d'achat en bénéficient s'ils estiment ne pas pouvoir se passer de voiture pour l'instant.

Moyennant ce genre de "plan d'action", combinant des mesures immédiates et une stratégie d'avenir, remettant la justice sociale au cœur de la justice climatique, on éviterait le déferlement probable de "gilets jaunes" aux motivations souvent compréhensibles, on atteindrait plus efficacement les objectifs de l'accord de Paris au lieu de s'en éloigner comme on le fait en France depuis la signature de cet accord, et on verrait plus de monde encore aux "marches mondiales pour le climat", dont les prochaines se dérouleront le 8 décembre.

⁴ <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F19846>

⁵ <https://www.lejdd.fr/politique/la-france-a-besoin-dun-grand-plan-velo-3632420>